Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1088 de 2017

S/C

Comisión Especial con fines legislativos sobre tenencia responsable y bienestar animal

RECIBIR AUTORIDADES DE LA INTENDENCIA DE MONTEVIDEO

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 5 de julio de 2017

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Juan Federico Ruiz.

Miembros: Señores Representantes Saúl Aristimuño, Alfredo Fratti, Javier Umpiérrez y Walter Verri.

Invitados: Por la Intendencia de Montevideo: señores Christian Di Candia, Prosecretario General; Jorge Rodríguez, Coordinador Institucional y Aldo Tomassini, Coordinador de Servicios Sociales.

Prosecretaria: Señora Patricia Fabra.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Federico Ruiz).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida al señor Christian Di Candia, prosecretario general de la Intendencia de Montevideo, al señor Jorge Rodríguez, coordinador institucional, y al señor Aldo Tomassini, coordinador.

Esta Comisión está trabajando desde aproximadamente un año en el tema de bienestar animal y tenencia responsable. Estamos saliendo mucho al interior y hablando con las comisiones animalistas. La idea es modificar la Ley N° 18.471 con respecto a su llegada al territorio e incorporarle nuevos elementos que vayan surgiendo en distintos ámbitos, para terminar la legislatura con una ley amplia, que abarque todos los temas importantes.

Tenemos conocimiento del trabajo que ustedes vienen realizando en la Intendencia de Montevideo, sobre todo con respecto al tema de la tracción a sangre, y los invitamos para que nos cuenten cómo han llevado adelante ese proyecto, a fin de que en un futuro próximo podamos elaborar alguna ley sobre el tema.

SEÑOR DI CANDIA (Christian).- Agradecemos la invitación. Para nosotros es muy importante trabajar, lógicamente, con el legislativo departamental, con el que día a día intentamos coordinar acciones. Muchas veces, los gobiernos departamentales están enfocados en las actuaciones de la intendencia, del ejecutivo, pero es muy importante que todo este tipo de acciones, sobre todo cuando el territorio tiene tanta importancia, estén vinculadas con el trabajo de los Representantes nacionales y del Poder Legislativo, ya que es algo que preocupa en todo el país.

Antes de entrar al programa de sustitución de vehículos con tracción a sangre y reconversión laboral de clasificadores de residuos sólidos urbanos, me gustaría hacer algunas consideraciones en relación con la introducción que hizo el señor presidente.

La Intendencia conformó una comisión de bienestar animal y tenencia responsable -creo que a inicios de 2016- cuyo objetivo principal fue trabajar sobre las dificultades de convivencia humana y no humana en el espacio público. Eso fue derivando en otras líneas de acción que iban más allá del contralor del espacio público, y tuvo una notoriedad en los medios durante bastante tiempo. Realmente estamos contentos y satisfechos con la respuesta de la sociedad y el nivel de concientización que hubo. Tenemos algunas encuestas que marcan que el 98% de la población de Montevideo llegó a conocer que esa normativa existía y encima del 85% estaba de acuerdo con que los traslados por el espacio público tenían que ser con correa, había que levantar la materia fecal de los animales y tener cierto cuidado con algunas razas o tamaños de animales, sobre todo en espacios destinados a juegos de niños. Ese fue el inicio del trabajo de esta comisión, pero luego comenzamos a participar de la Cotryba y la Codetryba; de hecho, nuestro representante es Juan Canessa. Digo esto porque es importante darle un contexto a lo que vamos a explicar.

Sobre fines del año pasado, el intendente nos encargó conformar una comisión transversal de trabajo -como van a ver en la presentación, incluye prácticamente todos los departamentos de la Intendencia vinculados con la temática-, más que para sustituir el carro con caballo por el motocarro -que es lo que sale muchas veces en los medios-, para tratar de concebir un programa general que nos permita reconvertir laboralmente a los clasificadores. Como dicen muchas organizaciones animalistas: ni más caballos esclavos ni humanos excluidos. Esa es un poco la línea de trabajo, y los componentes que va a tener este plan van a estar enfocados, por un lado a un piloto que nos permita medir el alcance y la eficacia de estas primeras sustituciones, y luego a trabajar a mediano y largo plazo con otros ejes que posibiliten erradicar la tracción a sangre en Montevideo.

Es bueno ponerlos al tanto de algunos antecedentes. El último censo que se realizó en Montevideo data del año 2013. Se hizo una cuantificación de clasificadores de residuos sólidos urbanos en Montevideo. Para el 90% de los hogares de clasificadores, el lugar habitual de recolección es la calle, los contenedores o las volquetas. De un total de 2.027 hogares de clasificadores, algunos recolectan con carros con caballo, otros a pie, otros en bicicleta, depende de la estrategia de cada uno. El 38% se ubicaba en el centro; el 37% en el este, y el 25% en el oeste del departamento.

¿Cuáles son los principales objetivos generales de este plan? Generar oportunidades de reconversión laboral para los clasificadores de residuos; apostar a eliminar la tracción a sangre, favoreciendo la inclusión social; generar una atención integral priorizando los derechos; disminuir la vulnerabilidad de la niñez y la adolescencia en torno al tema, e incluir la perspectiva de género, que es un tema que nos preocupa.

Antes de entrar a los objetivos específicos, puedo comentarles cuáles son las cuatro o cinco líneas de trabajo que estamos explorando mientras se hace un censo. Digo esto porque si bien tenemos este censo de 2013, a mediados de agosto se hará uno nuevo. Vamos a censar a todos los clasificadores, no solamente a quienes recolecten con carros con caballo sino a todos quienes clasifiquen en el departamento de Montevideo. Ese censo va a implicar también un nuevo empadronamiento de todos los carros y un *chipeado* de los caballos y de los carros. El fin es tenerlos geolocalizados y, además, quienes no estén en ese censo no van a poder circular por Montevideo de ninguna manera. Esto es: no van a circular lo que se vayan a sustituir ni los que sigan estando con caballo, ni van a poder clasificar los que estén con un carro de mano. Vamos a dejar seguir realizando la tarea a aquellos que estén en el censo.

Uno de los objetivos específicos es brindar nuevas oportunidades laborales, generando alternativas. Estamos trabajando alternativas para los residuos. Una línea posible es con los residuos comerciales secos. La Intendencia tiene una cartera de clientes de residuos secos, que le pagan a la Intendencia, que es la que recolecta. De allí pueden provenir suficientes residuos secos clasificados como para comenzar un plan, en principio, en municipios que no están denominados como zonas de exclusión. Ustedes saben que los municipios B y CH y parte del E están marcados como zonas de exclusión. De hecho, la Inspección General no permite el ingreso. Lógicamente, en algún momento se puede escapar alguno del control, pero son zonas que están excluidas de la tracción a sangre. En esta primera estrategia comercial, la idea sería extender la exclusión a un nuevo municipio y allí trabajar con los residuos secos comerciales con estos clasificadores reconvertidos en recuperadores urbanos.

Otra línea de trabajo -ayer estuvimos reunidos con el Codicén en pleno- es comenzar a integrar al sistema educativo en una línea de clasificación en origen, en los propios centros educativos, para que puedan trabajar con los niños y los adolescentes una política educativa en torno al tema -que es sumamente importante no solo para hoy sino pensando en el futuro- y para que, además, genere a la Intendencia suficiente cantidad de residuos clasificados, de buena calidad, con valor en el mercado, a fin de que estos clasificadores reconvertidos puedan retirarlos directamente.

Otra línea de trabajo -que va a llevar más tiempo y no va a formar parte del plan piloto- es la recolección de lo que nosotros llamamos "los voluminosos", que son residuos de los hogares. Muchas veces los ciudadanos prefieren no llamar a la Intendencia y agendarse para una semana o quince días después, sino dejarlos al lado del contenedor. En realidad existen tecnologías suficientes como para que podamos pensar en algunas aplicaciones, tanto en la web o a partir de los celulares, para que los motocarros pasen a buscar esos residuos.

Hay líneas como para tener residuos de calidad que nos permitan generar circuitos sustentables para estos recuperadores. Estamos explorando la situación jurídica en cada caso. No es lo mismo un residuo comercial de una empresa que tiene un contrato con la intendencia que el residuo de un domicilio, cuando no hay vínculo legal con la intendencia. Eso lo están viendo nuestros servicios jurídicos. Seguramente, en las próximas semanas, ya tengamos alguna definición en torno a cuál va a ser la línea de inicio.

Otros objetivos específicos son eliminar la tracción a sangre animal para la recolección de residuos y avanzar en la desarticulación del modelo actual de clasificación. Es importante hacer énfasis en la palabra "avanzar" porque sabemos que podemos llegar a erradicar la tracción a sangre, pero nos van a faltar algunos puntos importantes, que tienen que ver con quiénes compran ese residuo, dónde están instalados, cuál es la situación legal. Hay situaciones bastante complejas en torno a los residuos y la basura, pero siempre hay que comenzar por algún lado.

Los resultados esperados son: reconvertir profesionalmente a los clasificadores adoptando alternativas económicas y socialmente sustentables; mejorar la inclusión social del núcleo familiar vinculado a la actividad; avanzar hacia una erradicación de la tracción a sangre para la recolección de residuos sólidos, e institucionalizar un área encargada de las estrategias y gestión social de los recursos sólidos urbanos.

Hago énfasis en el último punto porque, más allá de este plan concreto, es importante que quede institucionalizada una especie de política de Estado pero a nivel departamental sobre el tema y que quede un área específica dentro de Intendencia que se encargue de ir generando nuevas estrategias de inclusión, más allá de las podamos pensar en este año y medio o dos años que nos quedan por delante.

Hay una mesa transversal de trabajo que está liderada por la Prosecretaría, el Servicio de Inspección General, la División Comunicación, la Asesoría Jurídica, la División Políticas Sociales y la Secretaría de Empleabilidad, la División Limpieza, la División Tránsito y la Asesoría para la Igualdad de Género.

Voy a pasar a describir el programa. En el primer plan piloto de sustitución de carros por motocarros, la idea es que -como ha sucedido en otras ciudades que han sido pioneras en este tema- el carro y el caballo sean tasados por la Intendencia con un precio ficto. Se toman ambos, se entrega el motocarro y la diferencia será abonada en determinada cantidad de cuotas -veremos si serán veinticuatro o cuarenta y ocho- que equivaldrán a un porcentaje mínimo de la ganancia que obtengan.

Estamos armando un plan integral de capacitación, que tiene que ver no solamente con seguridad laboral y vial. Ayer, con el Codicén comenzamos a analizar algunas líneas sobre un posible plan de alfabetización para algunos casos en los que va a ser necesario. Tenemos algunos planes de capacitación que ya estamos llevando adelante con algunos clasificadores que se han convertido en transportistas.

SEÑOR TOMASSINI (Aldo).- Soy coordinador de la Unidad de Atención y Orientación sobre Servicios Sociales.

Los cursos que comentaba Christian se vienen desarrollando desde hace aproximadamente tres años, a través de la Secretaría de Empleabilidad. Tienen que ver con una demanda que se instaló a raíz de que algunos clasificadores se acercaron a la Intendencia a plantear la complejidad que se daba cuando no podían clasificar y era su única fuente de ingreso. Entonces, se terminó haciendo un programa de reconversión de clasificadores, por el que pasan a ser transportistas. Mañana egresa una nueva generación conformada por aproximadamente veintiún clasificadores reconvertidos a

transportistas. Aprovecho a invitarlos porque sería bueno que conocieran de primera mano, hablando con ellos, cómo fue la experiencia.

SEÑOR VERRI (Walter).- ¿Cómo es la reconversión de clasificadores a transportistas?

SEÑOR TOMASSINI (Aldo).- Los clasificadores ingresan, van a la volqueta y reciclan. Los transportistas transportan residuos comerciales hasta su disposición final. Firman convenios con los distintos comerciantes. Lo complejo fue pasar de una bicicleta con un carro a buscar una fuente laboral que le permita acceder a determinado tipo de transporte como un camión. Se hace un trabajo intenso con cada persona. Un trabajador social hace el seguimiento y se encarga de que pueda obtener determinado tipo de préstamo como para acceder a un transporte.

Además, en el curso de transportista se ven aspectos relacionados con la seguridad laboral y también del cuidado del comercio. Se trabaja mucho con Mypes y se ve cómo cuidar al comerciante, cómo trabajar, que hay que respetar determinados horarios y todo lo que se requiere cuando se trata de un negocio que se acuerda con el otro. Ese proceso es bien interesante, porque además de brindar herramientas laborales, se llega a personas que están relegadas de ciertos estudios como, por ejemplo, de informática. En este caso, la idea es abrir cursos de capacitación específicamente para esta población. Es más: va a ser obligatoria su aprobación, aunque no tiene mucha complejidad. Seguramente, se exigirá el 80% de asistencia y, obviamente, se pueden justificar las inasistencias. En estos cursos se van a trabajar todos los aspectos, por ejemplo, qué es el monotributo, qué beneficios tiene, etcétera.

SEÑOR DI CANDIA (Christian).- Es importante tener en cuenta que esta es una más de las líneas reconversión laboral que ya tiene abiertas la Intendencia desde hace muchos años. La diferencia es que integra el caballo como medio de intercambio a la hora de la reconversión laboral. La Intendencia ya tiene plantas de clasificación y hay alrededor de ciento cincuenta clasificadores trabajando allí. Están también estos noventa transportistas, y van a ser veintiuno más

Ya que hablé del caballo, les comento también que junto con el censo se va a hacer un llamado a adoptantes responsables de equinos. Va a ser un llamado abierto a la ciudadanía. Tanto organizaciones como ciudadanos y ciudadanas se podrán postular como adoptantes responsables de equinos, de acuerdo con las condiciones que va a marcar la Intendencia.

La primera parte es el plan piloto, para comenzar a probar cómo funcionan los motocarros en la ciudad con esas tres o cuatro líneas de residuos que les comentábamos. Para que el programa continúe, se crea una unidad de gestión social de los residuos, que va a tener una coordinación política y técnica: coordinar el trabajo de las dependencias involucradas, gestionar el registro de los trabajadores y su inclusión en el programa, funcionar como un espacio de atención a estos trabajadores, realizar recomendaciones sobre la aplicación y control de cumplimiento, y coordinar las capacitaciones para los clasificadores.

Al final del informe verán que se dice que antes de la implementación de este plan vamos a convocar a un *lab* ciudadano. La Intendencia ha apostado desde 2015 al desarrollo de la aplicación de tecnología en la gestión. Esto no solamente implica agregar tecnología a la gestión administrativa de la Intendencia, sino también incorporar este tipo de asambleas ciudadanas -que se denominan *lab*- desde el Departamento de Desarrollo Sostenible e Inteligente para pensar socialmente otras propuestas o para identificar otras

formas inclusivas de afrontar la reconversión laboral, ya que, discutiéndolo con la sociedad, siempre pueden surgir nuevas alternativas.

Hacia adelante los candidatos al programa van a recibir tres opciones de reconversión; estas son las que estamos trabajando. En primer lugar, la sustitución del carro con caballos por un motocarro a combustión eléctrica, garantizándoles un circuito rentable. En segundo término, la entrega del carro y el caballo a cambio de capacitación y préstamos para iniciar otras actividades, con el apoyo de la Unidad Mypes y la Unidad de Economía Social y Solidaria de la Intendencia-; la persona puede entregar el carro y el caballo pensando que quiere reconvertirse en otra cosa, con otro tipo de proyecto económico. Y por último -en esto no hemos avanzado mucho, pero está dentro del programa-, la entrega del carro con caballo contra préstamo con destino a mejoras de vivienda u otras que impacten directamente en el núcleo familiar; pensamos que puede haber ciudadanos que tuvieron y pueden tener otras alternativas de reconversión laboral, que de repente no necesitan que la Intendencia los guíe en ese camino, pero que la entrega del carro y del caballo signifique otro tipo de mejoras en su vida.

Tenemos el diagrama de Gantt para el cronograma, pero voy a omitir darles detalles. Les voy a mostrar un breve video filmado en Mendoza, donde estuvimos la semana pasada conociendo el programa que allí se está desarrollando, que es más que llamativo. Estábamos recorriendo el territorio con el director de Desarrollo Social de la municipalidad de Godoy Cruz y justo nos cruzamos con un carrero reconvertido con su moto cargada

(Se proyecta un video)

——Realmente emocionaba escuchar las experiencias de estos ciudadanos con los que pudimos conversar; verdaderamente, les había cambiado la vida. Más allá de que algunos extrañaban a su caballo -aunque es parte del acuerdo que quienes adoptan los caballos les permiten a los antiguos dueños ir a visitarlos-, es un cambio sustancial para la calidad de vida de todas estas familias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy totalmente de acuerdo con todos los conceptos que han manejado. Me parece que el espíritu del proyecto es espectacular; no creo que nadie esté en desacuerdo con un proyecto de este tipo.

Me interesa saber si ustedes ven viable que podamos hacer un proyecto a nivel nacional.

Por otra parte, tengo dudas puntuales. En el caso del censo de recicladores que no podían andar por la calle ¿quién lo controla? Esto es fundamental por el problema que estamos teniendo con la Cotryba, sobre todo en el interior, porque si bien la ley está preciosa, muchas veces no tenemos quién controle.

En cuanto al destino final de los animales -supongamos que hay ochenta caballos requisados-, no sé si van a alguna organización animalista. ¿Se ha pensado destinarles recursos para que se hagan cargo de esos animales?

Un aspecto interesantísimo es que las mismas personas se van a hacer cargo de este canje. Si entendí bien, se va a tasar el carro y el caballo, pero como en teoría la moto es más costosa, de esa diferencia se va a hacer cargo el reciclador.

Por último: ¿quién compra las motos?

Señalo estos aspectos prácticos porque tenemos la Ley Nº 18.471, que teóricamente es una legislación vanguardista, pero esta Comisión ha salido muchísimo al

interior -además, todos quienes la integramos somos del interior- y vemos que una de las debilidades que tiene es la dificultad al momento de bajarla a tierra.

Puntualmente me interesan esos aspectos: el costo del proyecto, el destino final de los animales y quién controla.

SEÑOR VERRI (Walter).- Ha sido muy ilustrativa y muy clara las explicación del proyecto; creo que merece un apoyo incondicional. En la medida en que saquen a los caballos del maltrato que sufren permanentemente, van a tener nuestro apoyo.

Mis inquietudes son muy puntuales, y similares a las que señalaba el señor presidente. Aquí somos todos del interior; deseo que en mi departamento podamos sustituir los pocos animales que circulan -comparándonos con Montevideo-, y he aportado mucho para ello. En el interior el problema no es tan grave; el problema mayor está en Montevideo, y todos lo tenemos claro. Yo soy de Paysandú, y allá no son tantos los recicladores que usan la tracción a sangre; los hay, pero no son tantos.

¿Es posible que otras intendencias puedan copiar el modelo y que ustedes les den asistencia? Me parece que si hay experiencias exitosas, que ya están armadas y probadas, más allá de que haya que adaptarlas a las particularidades de cada departamento ¿para qué vamos a gastar esfuerzos para estudiar nuevamente un proyecto?

¿Cuál es el costo de estos motocarros? Imagino que la diferencia entre uno a nafta y otro eléctrico debe ser importantísima, pero también es importante el impacto que tiene en la persona porque el costo de recarga del eléctrico es muy bajo; el combustible es una de las quejas que siempre se hacen. Si no se da de comer al caballo, se lo suelta y come el pasto que encuentra, al otro día está pronto y no se queja. Si a la moto no le echa nafta, no lo va a llevar a ningún lado. Ahí hay un problema.

¿Cómo reciben ellos tener que pagar la moto? Porque ustedes le tasan el carro, pero supongo que a un precio simbólico: "Por estar dentro del plan, le vamos a dar tanto por lo que ustedes tienen". ¿Cómo toman ellos la obligación de pagar? Porque, en definitiva, eso también sale de sus ingresos: reducen sus ingresos a cambio de favorecer un plan que queremos nosotros; no sé si ellos lo quieren. Tal vez algunos sí lo quieran, pero imagino que no todos.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Felicito la visita de la gente de la Intendencia. Por lo que uno escucha, me parece que el trabajo que han hecho en los espacios públicos tiene una alta aceptación.

Creo que la adopción de los caballos es viable, pero hay algo que cuando hicimos las giras me dejó preocupado. Claramente hay un consenso generalizado de que el *chipeado* que ustedes están planteando para los caballos se extienda a los perros. Me gustaría saber si tienen pensado algún destino final para los perros. Obviamente, no es la misma capacidad de adopción. Aunque haya dificultades de espacio, hay un menor número de caballos, y no importa la edad que tengan. La gente rehúye adoptar perros adultos. Creo que es un cuello de botella que habrá que resolver entre todos, pero capaz que ustedes tienen alguna idea al respecto; nosotros todavía no hemos encontrado una solución que conforme a todos.

Si mañana hay una campaña de *chipeado* ¿adónde va el que no esté *chipeado*? Porque un perro vive un promedio de diez años.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Javier).- Agradezco a los integrantes de la delegación de la Intendencia por darnos esta información. Sin duda es muy importante que se pueda avanzar en estos aspectos.

Algunas preguntas ya las plantearon los compañeros que hicieron uso de la palabra antes que yo, pero me quedaron algunas dudas de la presentación pese a que fue muy interesante. Quisiera hacer una consulta un tanto superficial porque tiene que ver con el reciclado en sí mismo. ¿No se piensa trabajar un poco más en la disposición final? Está bien la sustitución del carro tirado por caballos, pero también deberíamos ir pensando como sociedad -somos legisladores nacionales, aun cuando esta Comisión atiende cuestiones puntuales- qué facilidades tienen los lugares de disposición final para hacer el reciclado. ¿Se trabaja en eso? En mi departamento, por ejemplo, se ha complicado muchísimo la posibilidad de que los recicladores puedan trabajar.

Se habló del *chipeado* de los animales, pero también de los carros. Eso tiene que ver con el empadronamiento y con la necesidad de pagar una patente.

En cuanto a los circuitos ¿hoy cada persona que sale con su carro utiliza cualquier circuito o ya tiene uno destinado por la Intendencia? ¿Eso está regulado?

Cuando hablaban de las asambleas *lab* ¿qué significa?

(Diálogos)

SEÑOR DI CANDIA (Christian).- Como estoy a cargo de la inspección general, el control es algo que evidentemente me interesa. Es muy interesante que se discuta, no solo a nivel departamental sino nacional, el control de las normativas departamentales.

El hecho de que nuestras ciudades -voy a hablar de Montevideo, con casi un millón y medio de habitantes y la extensión que tiene- no tengan una policía departamental complica muchas de estas tareas. Para que podamos poner una multa a una persona que no levanta la caca de su perro, dos inspectores tienen que estar con dos policías atrás, porque es el policía el que puede pedir la identificación. Obviamente no es una discusión para dar en esta Comisión ni en este momento, pero sí es una realidad que hay que asumir y que implica a cada equipo inspectivo -en este caso de la Intendencia de Montevideo- estar acompañado por policías eventuales. Se llama eventuales a los policías que trabajan con la Intendencia, contratados por ella, pero pertenecen al Ministerio del Interior. Más allá de lo que esto implica desde el punto de vista presupuestal, está la capacidad real que tienen los cuerpos inspectivos de las intendencias.

Precisamos tener un policía atrás de un inspector para multar a una persona que tira una bolsa de residuos fuera del contenedor; si no, el inspector no lo puede multar.

Esa realidad es compleja.

Específicamente, el control de esto lo hacen los cuerpos de inspección general de la intendencia, obviamente acompañados de policías, como acabo de señalar.

En cuanto a los animales, en principio su destino está en los adoptantes responsables. Si se diera la situación en la que tuviéramos más animales que adoptantes responsables, tendríamos que buscar alguna otra estrategia. En principio no hay ninguna ciudad que haya incursionado en estas estrategias a la que le haya faltado adoptantes; casi siempre tienen bastante más adoptantes que equinos para entregar. Además, hay muchos adoptantes que, de repente, tienen espacio para más de un equino. No tenemos pensado traspasar recursos públicos de la Intendencia a organizaciones, por lo menos no por esto; en todo caso, se hará para proyectos puntuales: una especie de donación modal en el caso de que se defina algún programa.

En cuanto a los prototipos, habrán visto que teníamos pensado que todos fueran eléctricos. La realidad es que eso lo hemos puesto en debate. Sobre todo hay un debate

técnico entre ingenieros -además, en la Intendencia hay varios, empezando por el intendente- en cuanto a la conveniencia de que sean eléctricos porque son planes que por trabajar con una población vulnerable tienen algunos riesgos, y agregarle lo tecnológico puede llevar a provocar un problema que a priori no se tenía. Más allá de eso, algunos carros del plan piloto van a ser eléctricos. Pensamos que en principio haya diez; dependiendo de la cantidad de residuos de calidad que tengamos pueden ser quince o veinte, pero el número no es lo importante. Algún porcentaje de esos prototipos serán eléctricos, justamente para poder probar la tecnología sin arriesgar todo el programa con una única tecnología.

En cuanto a la compra, sería la Intendencia la que compraría esos motocarros. Lógicamente, el precio de un motocarro cambia mucho si es la Intendencia la que importa; también depende del tipo de licitación que se haga: si se hace por diez o por cien. Pero para que tengamos un punto de comparación podemos decir que el motocarro eléctrico que hoy se encuentra en plaza ronda los US$ 2.500. En realidad, el motocarro a nafta es un poco más caro porque tiene otra potencia y lleva otro kilaje, por lo que ronda los US$ 4.000; seguramente tendremos los dos. Como decía, en este caso los va a comprar la Intendencia y se les va a ir descontando; dependiendo de cuál sea la estrategia, en otros casos lo tendrán que ir pagando los carreros.

En cuanto a la consulta con respecto a lo que sucede en otras ciudades -aquí ingreso en el debate relativo a si esto se puede replicar con una ley nacional-, puedo decir que según la legislación comparada que hemos visto y lo que hemos conversado con gente de otras ciudades, en general hay diferencias bastante importantes entre las realidades locales como para que una ley abarque todas esas características. El tema es complejo. No digo que no pueda hacerse. Quizás se necesite una ley marco con decretos departamentales complementarios o que tal vez el Congreso de Intendentes o el Congreso Nacional de Ediles puedan trabajar en decretos similares a nivel departamental, desde los gobiernos departamentales, con reglamentaciones de las intendencias para contemplar esa realidad local. La verdad es que a priori no tengo una posición tomada. Quizás se pueda llegar a una legislación nacional que abarque todo este tipo de proyecto. Pero el modelo es absolutamente adaptable y copiable. De hecho, nosotros lo hemos adaptado de otras ciudades. El caso de Mendoza nos hizo abrir la puerta a una línea de trabajo que no teníamos prevista y que hoy estamos considerando, que seguramente sea la primera a implementar: la del circuito del sistema educativo, que además nos permite trabajar con las nuevas generaciones en otra línea.

Con respecto al pago de la moto la verdad es que Ucrus, que es la Unión de Clasificadores de Residuos Urbanos Sólidos, no hizo mayores comentarios. Lógicamente, el pago es en comodísimas cuotas y, además, lo importante para ellos es que los circuitos sean rentables, es decir que tengan un circuito de residuos que le signifique una mejora salarial y en la calidad de vida. Aquí el eje sustancial es que el clasificador no va a salir a la calle a clasificar los residuos; los va a ir a buscar cuando estén clasificados. En realidad, deja de ser un clasificador para ser un recolector o un recuperador urbano, como se les llama en la mayoría de los lugares, porque si se trata de residuos comerciales secos, sólidos, ya vienen clasificados, y si son del sistema educativo o de complejos habitacionales también vienen preclasificados. Entonces, lo que hace en realidad es tomarlos desde el punto verde y venderlos, simplemente. Es decir que no tiene que hacer una clasificación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Uno supone que la gente que tiene estos planes vive un poco en el día a día. Por eso me gustaría saber si han pensado -tal vez lo hayan hecho- en incorporar algún tallerista o mecánico, por la eventualidad de que en el día de mañana no arranque el vehículo. Porque como dijo el diputado Verri, al caballo lo dejan de noche

y al otro día siempre puede salir. En caso de que la moto no arranque o falle uno supone que se puede truncar el trabajo del día ya que es posible que no puedan salir. No sé si eso está contemplado.

SEÑOR DI CANDIA (Christian).- En la compra de los motocarros está previsto el *service*. A quién le compremos los motocarros deberá tener *service*, y además esa empresa también va a tener que implementar la capacitación para esos clasificadores ya que, obviamente, la intendencia no tiene capacitadores de tránsito. Los inspectores de tránsito que van a encargarse de lo teórico; de hecho, la División Tránsito se ha puesto a disposición para dar clases en territorio e inclusive tomar el examen de forma oral si hay casos de analfabetismo. Todas las divisiones y departamentos de la intendencia están trabajando con muchísimo entusiasmo sorteando los problemas o encontrando soluciones a todas esas problemáticas que estuvieron planteadas en algún momento, incluso públicamente.

Se hizo una consulta acerca de los circuitos y debo decir que hoy en día no tienen; sí tienen zonas de exclusión: ramblas, avenidas, Centro, Ciudad Vieja, Pocitos, es decir lugares donde no puede haber tracción a sangre, pero más allá de eso no tienen circuitos establecidos. Cuando hablamos de los circuitos que se les entregarían nos referimos a que en el caso de los comercios nosotros entregaríamos al carrero, es decir al nuevo recuperador urbano, cinco o seis puntos donde nosotros ya sabemos qué metraje cúbico de residuos se levanta y a cuánto equivale eso económicamente, de manera aproximada. En el caso del sistema educativo tenemos que calcular qué residuos produce una escuela de equis cantidad de alumnos -porque hoy en día no lo tenemos calculado-, un liceo o una UTU, así como en qué cantidad de esos centros educativos puede levantar cada motocarro y a cuánto equivale económicamente. Esos circuitos los armaríamos nosotros junto con el Codicén. De hecho, el próximo miércoles vamos a estar presentando esta idea al Codicén. Si bien el Codicén estuvo por unanimidad de acuerdo en trabajar en esta línea el próximo miércoles presentaremos esta idea a los diferentes Consejos.

Por otra parte, debo decir que estos residuos no van a disposición final. En realidad, vuelven a ingresar al mercado formal por la venta de los motocarros. Estamos hablando de cartón, vidrio, plástico y papel, es decir residuos que tienen valor agregado.

Voy a terminar respondiendo la interrogante del *chipeado* de perros. Realmente no es un tema que por ahora haya entrado a la intendencia. Sí sé -porque Juan Canessa nos dijo algo al respecto- que en la Codetryba están trabajando en eso o tienen algunos planes específicos. Tuvimos algunas reuniones con las organizaciones animalistas que sí tienen un plan bastante específico e inclusive nos plantearon la posibilidad de que en el departamento se pueda prohibir la venta de perros durante determinado tiempo. Nosotros les pedimos que nos hicieran llegar esas propuestas pero ese tipo de cosas perfectamente pueden hacerse a nivel nacional más que departamental; quizás tenga más sentido que se hagan de esa manera.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Javier).- No entendí si todo el departamento de Montevideo tiene clasificación de residuos o hay planes pilotos solamente en algunos lugares.

SEÑOR DI CANDIA (Christian).- No; no hay clasificación en todo el departamento.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Javier).- Lo pregunté porque en los lugares en que no existe se debe clasificar y allí muchas veces se genera el desparramo de basura al lado del contenedor.

En algún momento se habó de algo que creo que es muy importante como avanzar en lugares de clasificación final en la usina. No sé si se ha podido avanzar en ese sentido

porque si ahora salen a realizar esta tarea va a haber una cantidad de lugares en los que se va a clasificar en el mismo lugar para sacar lo que sirva para vender.

SEÑOR RODRÍGUEZ (Jorge).- Nosotros tenemos un contrato con la empresa privada de recolección de residuos en el Centro y Cordón, hasta Bulevar Artigas. Si ustedes van a esas zonas podrán ver que hay contenedores naranjas y verdes. En el Centro, Ciudad Vieja, Barrio Sur, Palermo, Parque Rodó, Aguada y parte de La Comercial, existe eso. A la vez, tenemos convenios con una cantidad de conjuntos de viviendas en los que se clasifica y también con los supermercados. En la puerta de los supermercados de Montevideo se puede ver unos contenedores naranjas. Eso nosotros no lo destinamos a la usina, es decir que no va a Felipe Cardoso sino a las plantas de clasificación. Instalamos cuatro plantas de clasificación y se capacitó a clasificadores para que fueran a trabajar allí. Entonces, el residuo seco que se saca de esos lugares que están funcionando con clasificación de origen termina en las plantas de clasificación. El resto va a la usina de Felipe Cardoso.

SEÑOR TOMASSINI (Aldo).- Anteriormente se hizo un comentario en este sentido, que también tiene que ver con los controles. Como muy bien decía Christian Di Candia, un punto fundamental de este proyecto es que sea rentable; si lo es, los controles también deberían hacerse automáticamente. ¿Esto qué quiere decir? Que los circuitos los da la intendencia y los monitorea continuamente. A la vez, se controlan mucho más los comercios que están desobedeciendo la contratación de recolección de residuos comerciales, lo que obliga a los comerciantes a contratar ese tipo de servicios.

Para nosotros un punto fundamental tiene que ver con la supervisión, el monitoreo constante y el trabajo codo a codo con las personas que se están involucrando. Por eso también es muy importante el plan piloto que implica empezar con pocas personas para después ver lo positivo y las cuestiones a mejorar.

También quería resaltar que en el curso de capacitación logran más que irse con un contacto de la intendencia para estos pormenores que se mencionaron: van a tener una supervisión constante no solamente en lo que tiene que ver con los aspectos de recolección de residuos sino también con la inserción psicosocial de la persona. Uno de los procesos fundamentales que implica este proyecto es generar autonomía y esta también se logra cuando hay un proceso de trabajo. No se trata solamente de que la intendencia haga la supervisión constante, fomentando el asistencialismo, sino también elaborando rutas de salida y llegando a la autonomía; esta se puede lograr cuando se termina de pagar el motocarro, pero tal vez la persona pueda haber hecho algunos contactos con la intendencia y haya hecho alguno de los cursos que tenemos para poder abrir el abanico de posibilidades laborales, o incluso vincularse con otras instituciones del Estado con las que nosotros trabajamos bastante; se me ocurre el Mides u otras. Eso también hace al control porque elimina la necesidad de estas personas de ir a meterse en otros lugares en los que están excluidos y eso no es menor. Si el proyecto es eficiente y rentable para la persona no debería generarse la necesidad de que las que ya se involucraron e incluyeron en el proyecto deban acceder a lugares en los que no está permitido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Desde la Comisión les agradecemos una vez más su presencia, los felicitamos por el trabajo que están realizando y los comprometemos a concurrir nuevamente por los temas relativos a los zoológicos y demás. Esta charla ha resultado muy ilustrativa y nos quedamos con información del proyecto para distribuir entre los compañeros de la Comisión.

Se levanta la reunión.

===/